Date : 23/07/2014
Pays : FRANCE
Surface : 471 %





Mots : 3181

> Lire cet article sur le site web

loisirs

J'avais rencontré Christophe Masset, Chef d'escadron à l'Etat-Major de la Gendarmerie des Transports Aériens, lors de l'inauguration des nouveaux locaux de l'opérateur Red Bird, à l'invitation de son DG Emmanuel de Maistre qui est par ailleurs président de la Fédération Professionnelle du Drone Civil

. L'entretien qui suit a été réalisé dans les locaux de l'état-major de la GTA à Paris. L'initiative se révèle particulièrement appréciable, et mérite d'être soulignée. Le facteur déclencheur ? Une discussion informelle chez Red Bird, pendant laquelle ont été évoqués pêle-mêle la sécurité, les nouvelles technologies, les arrêtés de 2012, les affaires récemment jugées, et le fait que j'ai eu connaissance d'une « Fiche-guide Utilisation illicite d'un drone » destinée aux gendarmes... Etait également présent lors de cet entretien Stéphane Underner, Maréchal des Logis Chef à la BGTA d'Issy Les Moulineaux.Helicomicro : Mon commandant, pouvez-vous nous présenter la GTA en quelques mots et quelques chiffres ?Chef d'escadron Masset : La Gendarmerie des Transports Aériens a été créée en 1953. Elle est placée sous la double autorité du directeur général de la gendarmerie nationale et du directeur général de l'aviation civile. Elle compte à ce jour 1018 militaires en métropole et 94 outre-mer et est implantée sur 33 aéroports métropolitains. La GTA exécute des missions de sûreté, de police judiciaire et administrative sur les aéroports et de police aéronautique sur l'ensemble du territoire national, ce qui explique sa compétence exclusive en matière de constatation de crashs aériens. Comme pour tous les gendarmes notre objectif prioritaire est de veiller à la sécurité des personnes et des biens. Nos attributions en matière de police aéronautique concernent tous les aéronefs. Par conséquent, cela inclut également les aéronefs télépilotés. En matière de drones civils, nous sommes particulièrement attentifs aux risques de blessures volontaires ou involontaires, à la menace terroriste, aux atteintes à la vie privée et aux risques d'accidents routiers et aériens causés par des vols de drones.HM : Combien d'enquêtes judiciaires avez-vous mené à ce jour ?CM : Depuis septembre 2013, nous avons conduit 33 enquêtes judiciaires. 15 n'ont pas encore été jugées, 2 ont abouti à des peines de prison avec sursis, 7 à des amendes dont 3 avec confiscation du matériel et 9 à des rappels à la loi.HM : Quelle est la part des enquêtes qui concernent les particuliers et celles qui concernent les entreprises ?CM : Il y a eu 19 enquêtes impliquant des professionnels et 14 des particuliers. Et nous constatons que la part des enquêtes impliquant des particuliers est en augmentation.HM : Vous avez réalisé une fiche-guide sur l'usage illicite des drones qui a vocation à être diffusée à l'ensemble des gendarmes. Pouvez-vous nous en dire plus ?CM : Ce document a été écrit à l'attention de tous les gendarmes, non seulement ceux servant en GTA mais aussi et surtout ceux de la gendarmerie départementale qui, à l'occasion de leur service quotidien, peuvent être amenés à constater des utilisations illicites de drones civils. Cette fiche a pour vocation de leur faciliter le travail lorsqu'ils sont confrontés à une situation dangereuse impliquant des drones. La réglementation ne date que de deux ans, il a fallu un peu de temps pour digérer les textes et être en mesure de les appliquer.HM : Vous voulez dire que les textes sont trop complexes pour qui n'est pas spécialiste de l'aéronautique ?CM : Les textes législatifs et règlementaires ne sont pas toujours faciles d'accès pour les néophytes. Ils nécessitent une attention approfondie et un peu de temps pour être maîtrisés. S'agissant des deux arrêtés du 11 avril 2012, ce qui a surtout retenu notre attention, c'était l'absence de mesures coercitives. En concertation avec les différents services de la DGAC, il nous a fallu rechercher les textes les plus adaptés du code des Transports et du code Pénal pour s'assurer que les violations de cette réglementation fassent l'objet de sanctions. Ensuite, il a fallu pour chaque enquête que les gendarmes fassent preuve de pédagogie pour expliquer aux magistrats saisis des dossiers quels étaient les textes les plus adaptés pour réprimer les utilisations dangereuses de drones civils. Dès les premières enquêtes, les magistrats ont découvert le potentiel de dangerosité des drones. Les premières décisions aboutirent d'abord à des classements sans suite ou à de simples rappels à la loi. Au fur et à mesure des affaires traitées, les magistrats ont commencé à prononcer des réponses pénales un peu plus sévères. Après les rappels à la loi, des amendes ont été prononcées, puis des amendes avec confiscation du matériel et, enfin, des





emprisonnements avec sursis. Mais attention, il ne faut pas imaginer qu'il y a une course à la sanction. Nous avons simplement trouvé des textes qui permettent d'appliquer ce que nous pensons être les sanctions les plus justes et surtout des textes qui permettent de s'assurer que les violations des mesures de sécurité prévues dans les deux arrêtés soient correctement réprimées. Aujourd'hui, grâce à ces décisions judiciaires dissuasives, les deux arrêtés sont des textes respectés.HM : Pensez-vous justement que les peines prononcées sont à la hauteur des infractions ?CM : Nous n'avons pas à commenter les décisions des magistrats. La dernière, en date du 4 juillet, concerne un drone à Anglet, dans le sud-ouest de la France, dont la présence sur les lieux d'un accident avait gêné des opérations de secours en février 2014. L'auteur et son complice ont été condamnés chacun à 4 mois de prison avec sursis.Maréchal des Logis Chef Underner : La peine avec sursis est une sorte d'épée de Damoclès au-dessus de la tête d'utilisateurs de drones civils peu respectueux de la législation en vigueur. Ce n'est certainement pas une peine anodine. En cas de récidive, les juges peuvent surseoir au sursis et prononcer une peine ferme. Il ne faut pas oublier que les poursuites peuvent non seulement être pénales, via le parquet sur saisie d'un officier de police judiciaire, mais aussi civiles lorsqu'il y a accident.HM : Revenons à ce document qui a été diffusé à l'attention de tous les gendarmes. On aimerait en savoir plus !CM : En tant que force de l'ordre, nous sommes chargés de faire appliquer la réglementation sur les drones civils. Nous ne pouvons malheureusement pas être partout malgré notre implantation sur 33 aéroports et un maillage territorial dense. Dans la mesure où les militaires de la GTA ne peuvent pas constater toutes les situations dangereuses impliquant des drones, le commandant de la gendarmerie des transports aériens a souhaité que les gendarmes départementaux soient en capacité d'intervenir en toute connaissance de cause. Tous les gendarmes ont donc accès, via notre réseau Intranet, à cette Fiche-guide qui les informe sur les possibilités qui s'offrent à eux pour constater des infractions. Si un gendarme d'une brigade territoriale constate un vol dangereux, il possède désormais les outils pour faire cesser la situation de danger. Il est en mesure de prendre l'enquête en charge et de prévenir le magistrat. Pour autant, en fonction de la gravité des faits il peut être judicieux que les gendarmes spécialisés de la GTA prennent en charge cette enquête. C'est le même principe que pour les crashs d'aéronefs : selon la gravité de l'accident, les premiers actes d'enquête sont initiés par la gendarmerie départementale locale, puis la BGTA territorialement compétente, voire la section de recherches des transports aériens en fonction de la complexité de l'enquête, prend le relais. Nous avons aussi une mission de conseil technique, généralement sur demande du procureur de la République lorsque l'enquête reste au niveau local.HM : La police nationale ne dispose pas de ce document ?CM : Ce document a été transmis à la direction générale de la gendarmerie nationale avant sa diffusion à l'ensemble des gendarmes. Elle le transmettra probablement au ministère de l'Intérieur, lequel validera ou pas son utilisation par la police nationale.HM : Parlons des enquêtes que vous avez menées... Comment ont-elles été déclenchées ?CM : La toute première a été conduite par la BGTA d'Issy les Moulineaux. Elle concernait un vol de drone au-dessus de La Défense. Des signalements nous remontaient via la DGAC, souvent avec pour origine des opérateurs de drones civils qui se plaignaient de voir des images diffusées sur Internet, notamment à des endroits où on leur avait refusé des autorisations de vol. Mais ce sont principalement les utilisations jugées dangereuses qui retiennent notre attention. Ce que nous souhaitons avant tout, c'est faire de la pédagogie auprès des utilisateurs et les sensibiliser à la dangerosité de certaines utilisations non conformes à la réglementation. Nous voulons qu'il y ait une vraie prise de conscience sur les risques que certains courent et font courir aux autres lorsqu'ils ne respectent pas la loi qui est aussi et surtout faite pour les protéger. Mais si des abus sont constatés, les gendarmes sont là pour intervenir, faire cesser le danger, constater les infractions et présenter les auteurs d'infractions aux magistrats qui prononceront d'éventuelles sanctions.HM : Pour être clair, dans le cas d'un vol qui n'est pas dangereux, mais non conforme concernant l'usage commercial de photos et de vidéos, vous intervenez ?CM : Il y a deux schémas possibles. Pour le premier, nous constatons nous-mêmes une infraction par la veille que nous effectuons sur Internet et dans les médias. Pour le second, si un signalement nous est transmis par la DGAC, nous sommes saisis et nous déclenchons une enquête.HM : Et concernant les pilotes de drones de loisirs ?CM : Chaque télépilote est personnellement responsable de l'utilisation de son drone, qu'il soit professionnel ou amateur. A ce titre, il est soumis aux règles de l'air. Ce serait une erreur d'infantiliser les télépilotes de loisirs. Dès lors qu'ils utilisent leurs drones, ils doivent se renseigner sur ce qu'on a le droit de faire et ce qui est interdit. Pour être plus clair, les gendarmes savent faire preuve de pédagogie avec des personnes responsables mais lorsqu'un télépilote est manifestement dangereux ou de mauvaise foi, la pédagogie n'a plus sa place et l'auteur s'expose à des sanctions. En revanche, si le drone est utilisé





dans un endroit isolé, loin d'un aérodrome avec des risques limités de percussion verticale ou horizontale de personnes ou d'aéronefs, le télépilote de loisirs devrait être tranquille ! La Fiche-guide est un mode d'emploi mais aussi un outil de communication à destination des gendarmes dont le rôle est aussi de faire prendre conscience aux télépilotes débutants et de bonne foi de la possible dangerosité de leurs actes. On s'attend, cet été, à voir voler des drones au-dessus des plages. Si un vacancier constate qu'un appareil évolue au-dessus de plages où sont présentes des personnes, il est normal qu'il se plaigne auprès d'un gendarme, lequel intervient pour faire cesser le vol. Mais ce dernier peut également ne pas intervenir s'il n'y a pas de danger (en cas de vol au-dessus d'une plage peu ou pas fréquentée, par exemple tôt le matin ou par mauvais temps). La Fiche-guide est justement là pour l'aider à mieux discerner les situations.HM : Donc il faut s'attendre à ce que nous pilotes de drones soyons souvent interrompus dans notre activité de loisirs, voire plus...SU : Mais non ! Ce qui est demandé aux gendarmes, c'est de faire preuve de tact et de discernement. Je suis récemment allé voir des pilotes de drones sur la plaine de Bagatelle. A la vue de mon uniforme, ils se sont tous posés précipitamment et ont commencé à remballer leur matériel. La raison de ma présence n'était pas de les interpeler, ni de leur confisquer leur matériel, mais de discuter avec eux. La pédagogie d'abord ! D'ailleurs, l'information passe dans les deux sens, puisque eux-mêmes m'ont fait une démonstration de pilotage et des capacités de leurs engins.HM : C'est assez rassurant...CM : Si nous n'avons pas l'intention d'appliquer les arrêtés de manière zélée, nous voulons néanmoins les appliquer avec discernement. Il faut aussi que ce soit aussi le cas pour les pilotes. La loi autorise le pilotage hors zone urbaine, loin de personnes, etc., mais lorsqu'il y a danger, un incident technique par exemple, il faut savoir s'abstenir quand bien même les arrêtés ne prévoient pas la situation.SU : Nous avons pour nous le code des Transports, le code de l'Environnement et tous les autres codes, sur lesquels nous pouvons nous appuyer pour faire cesser une situation dangereuse. Malgré cet arsenal à notre disposition, nous préférons faire preuve de diplomatie. Parfois, malheureusement, il faut mettre ces dispositifs en œuvre pour raisonner les personnes qui ne veulent rien entendre ou se croient dans leur bon droit, en toute bonne foi... ou pas. Encore une fois, nous sommes plus axés sur la pédagogie que sur la répression.HM : Comment évaluez-vous la dangerosité d'une situation ?SU : Dans le cas des drones, il est nécessaire de préciser certaines choses. La première, c'est que l'espace aérien était auparavant partagé en deux catégories. Au-dessus de 3 kilomètres d'altitude pour les avions de ligne, en-dessous pour les avions de tourisme, les hélicoptères, les ULM. Une troisième catégorie a fait son apparition, entre 0 et 150 mètres de hauteur. Or c'est dans cet espace que tous les appareils décollent et atterrissent. Il y a par conséquent, du fait de l'apparition des drones, un danger nouveau de collision à l'intérieur de cette dimension aérienne. Les « dronistes » sont « injectés » dans cet espace aérien où évoluent les aéronefs habités, il leur appartient donc d'être vigilants tout comme le sont les pilotes !HM : Pensez-vous que les pilotes de loisirs aient conscience du danger que représentent leurs appareils ?SU : Pas toujours. Outre les hélices qui constituent un danger assez évident, tout aéronef peut se transformer en projectile. Dans certains cas, un drone pourra être considéré par les magistrats comme une « arme par destination », c'est-à-dire un objet qui n'a pas été conçue pour être une arme, mais qui peut le devenir si son usage premier est détourné ou si les règles d'utilisation ne sont pas respectées. Dans le cas des drones récents, connus pour être très faciles à piloter, on peut aisément imaginer la difficulté qui consiste à expliquer et surtout à prouver à un magistrat qu'un accident est dû une maladresse. Et puis le danger est parfois indirect. Les chevaux, nous l'avons appris de la part de professionnels, sont particulièrement sensibles au bruit des drones. Or un cheval qui prend peur est dangereux.HM : Le fait que les professionnels soient confrontés à des délais beaucoup trop longs pour obtenir des autorisations, celles en Préfectures par exemple, contribue à l'apparition de travaux illégaux. Vous en avez conscience ?SU : Bien sûr. Mais il faut se dire que ces demandes d'autorisation étaient rares jusque récemment. Les temps de réponse vont être diminués avec l'habitude de traiter les requêtes. Nous n'en sommes qu'au début de ces nouvelles pratiques, il faut un peu de temps avant que tout ne se mette bien en place.CM : Il faut être un peu patient et faire confiance aux administrations, tout ceci avec le temps va s'autoréguler.HM : La technologie avance vite, plus vite que les lois. Comment allez-vous prendre en compte les nouveaux usages ?CM : Evidemment, les usages comme le « Follow me » dont vous avez parlé sur Helicomicro posent des problèmes de sécurité évidents. Je pense tout particulièrement aux pistes de ski - on a déjà noté la présence de plusieurs drones sur les pistes l'hiver dernier. Dans la Fiche-guide, nous anticipons par ailleurs un phénomène qui risque fort de poser des problèmes dans les mois à venir, il s'agit de la location de drones. Nous nous sommes appuyés sur l'article L6131-4 du code des Transports qui stipule que « en cas de location de





l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés ». En d'autres mots, les loueurs de drones sont responsables au civil des éventuels accidents. Nous aimerions que cette mise en garde soit entendue cet été sur les nombreux sites touristiques français, si des sociétés s'aventuraient à louer des drones avec caméra à des vacanciers.HM : Vous tenez compte de l'illégalité des plages de fréquences des émetteurs radio ?SU : C'est une disposition du code des Postes et Télécommunications qui prévoit ce type d'infraction. Nous avons de quoi vérifier le type et la puissance du matériel lorsqu'il est saisi, et d'obtenir les informations très rapidement.HM : Dans la Fiche-guide, vous indiquez qu'il est conseillé au plaignant de fournir une preuve en image de l'utilisation illégale d'un drone...CM : Oui ! La raison est toute simple. Si vous constatez la présence d'un drone avec une caméra en stationnaire au-dessus de votre jardin, vous allez vous plaindre à la gendarmerie. Les gendarmes vont convoquer le pilote supposé du drone. S'il réfute les accusations, arguant par exemple que ce n'est pas lui qui pilotait ou qu'il ne s'agit pas de son drone, le gendarme aura perdu son temps et le plaignant sera déçu. Avec des images, il est beaucoup plus simple pour le plaignant d'avoir gain de cause.SU : Nous pouvons aller plus loin quand il est nécessaire d'en savoir plus, et cela passe généralement par la saisie du drone. Elle est laissée à l'appréciation de l'officier de police judiciaire. Pourquoi ? Parce que la caméra du drone renferme des informations importantes, à charge ou qui peuvent prouver la bonne foi du pilote. En ce qui nous concerne, nous saisissons toujours le matériel car nous considérons que c'est indispensable pour mener à bien l'enquête.CM : Il s'agit de la saisie pour exploitation, c'est le terme employé. Cette méthode a aussi un impact psychologique non négligeable. Même si le pilote n'est pas condamné à une peine, la simple saisie lui permet généralement de prendre conscience de ses actes. La différence entre saisie et confiscation ? On parle de confiscation, quand l'appareil n'est pas rendu après jugement, c'est en fait une peine complémentaire.HM : Si j'ai envie de voler à un endroit où je n'ai pas le droit de la faire, mais que je cherche à obtenir les autorisations, est-ce que je peux le faire ?CM : Les demandes peuvent être faites, oui. Mais il faut pouvoir motiver ces demandes pour qu'elles soient recevables. Il vaut mieux alors faire une demande sous couvert d'une association d'aéromodélistes souhaitant faire une démonstration.HM : Les vacances ont débuté, les multirotors vont décoller d'un peu partout. Quelles sont les recommandations que vous donneriez à leurs pilotes ?CM : D'abord, après l'achat du drone, de consulter la page d'accueil du site internet de la DGAC où la rubrique « drones » fournit de nombreuses explications concrètes et utiles. Ensuite, de se montrer toujours responsable dans l'utilisation de son drone : que dois-je faire pour ne pas mettre les autres en danger ? Ne jamais voler en agglomération, au-dessus de personnes, limiter sa hauteur de vol, ne jamais voler de nuit... Et surtout de toujours faire preuve de bon sens pour limiter le danger, autant que possible.HM : Une dernière question : vous pilotez des multirotors ?CM : Oui mais je débute donc je ne pratique qu'en indoor avec carénage. Et tout le monde est encore vivant à la maison...SU: Non, pas de modèles réduits, mais je suis pilote grandeur nature en aéroclub.